Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XIII. Warszawa, dnia 15 lutego 1932 r. Nr. 2 (206)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 795-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

„PLANOWA ROBOTA"

„Przedsiębiorstwo P. K. P. jest tak skomplikowane, że wszelkie zmiany należy przeprowadzać możliwie stopniowo i z dużem zastanowieniem się co do skutków" — mówił p. Minister Komunikacji inż. Kühn w Sejmie dnia 22.I. b. r. — a jeden z organów sanacyjnych związków zawodowych, przejęty zbożnym i „lojalnym" podziwem dla nowej formy prawnej planu finansowo-gospodarczego P.K.P. bardzo chwalił rząd za „planowe" przeprowadzanie komercjalizacji kolei.

Przyjrzyjmy się nieco bliżej tej „planowej" robocie i temu stopniowemu działaniu z „dużem zastanowieniem co do skutków".

Dnia 24 września 1926 ukazuje się dekret P. Prezydenta Rzplitej o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P. Równocześnie wydano inne rozporządzenie o utworzeniu urzędu Ministra Komunikacji, któremu podlegać miały oprócz kolei, drogi lądowe i rzeczne, lotnictwo oraz poczta i telegraf. Przyznajemy chętnie, że od maja do września czasu było mało na dokładne zastanowienie. Mimo to jednak, oba pociągnięcia rządowe mają wszelkie cechy przemyślanego planu, opracowanego celowo i z pełną świadomością. Urząd Ministra pomyślany był rozumnie; miał być kierownikiem państwowej polityki komunikacyjnej, która na gwałt domaga się uporządkowania, scalenia i konsekwencyj. Odjęto mu funkcje, które do Ministra należeć nie powinny, t.j. zarząd przedsiębiorstwa przewozowego. Połączenie w jednej osobie funkcji Ministra i dyrektora generalnego P. K. P. krępuje swobodę działania przedsiębiorstwa, oddaje ja na łup chwilowej konjunktury politycznej i skarbowej, a polityce komunikacyjnej państwa, wyrządza szkodę, albowiem kierownik jednego przedsiębiorstwa przewozowego nie może być wobec samego siebie bezstronny.

Ten rozumny plan nie został jednak wykonany. P. Minister tłomaczył to w sejmie obawą przed zwiększeniem wydatków, które rzekomo musiałyby wzrość w razie zaprowadzenia Generalnej Dyrekcji. Wątpimy, aby p. Minister mówił to z pełnem przekonaniem. Wszak od roku 1926 do 1929, a nawet do 1930 sytuacja finansowa P. K. P. i państwa, w ogólności była nadzwyczaj pomyślna. Środki na Generalną Dyrekcję byłyby się znalazły — gdyby nie pewne przeszkody, nie mające nic wspólnego ani z planowością pracy, ani z rozumnem zastanowieniem co do skutków.

I tak najpierw trzeba było teki ministerjalnej dla posła Miedzińskiego. Nie bacząc na koszty, utworzono nowe Ministerstwo i wydzielono pocztę i telegraf z zakresu kompetencyj M. K. Potem szkoda było drugiej teki — robót publicznych — więc odebrano Min. Komunikacji także drogi kołowe i wodne. Wreszcie zgodny, choć z różnych założeń wychodzący opór czynników wojskowych z jednej strony, a sfer przemysłowych i handlowych z drugiej strony unicestwiły już w zarodku „Generalną Dyrekcję". Generalny Dyrektor, jeśliby miał poczucie odpowiedzialności, nie woziłby wojskowych za 18% taryfy, nie budowałby z dochodów eksploatacyjnych różnych strategicznych kolei, nie mógłby ścierpieć nacisku różnych przysposobień wojskowych, nie bawiłby się w ceremonje z Radami kolejowymi, ani z komitetami taryfowymi, nie wydawałby kilkunastu miljonów rocznie na lotnictwo cywilne, o którem zresztą wiadomo powszechnie, że jest pierwszorzędnym instrumentem strategicznego przygotowania kraju do wojny.

Z tych tedy względów, a nie z obawy o powiększenie wydatków rozpadł się w gruzy rozumny plan, a papierowe „przedsiębiorstwo P. K. P." stało się do tego stopnia fikcyjne, że trzeba było odwoływać się aż do Sądu Najwyższego po opinję, czy dekret z 24.IX.1926 obowiązuje, czy też nie.

Orzeczenie S. N., o którem mowa, wydane zostało w czerwcu 1929 r. Wolno przypuszczać, że do grudnia r. 1930 rząd miał dość czasu do rozważenia skutków nowelizacji dekretu o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P. Mogły się wypowiedzieć wszelkie czynniki mniej i więcej miarodajne, mogli ubić i dokończyć targu wszyscy interesowani, a mający jakikolwiek wpływ na decyzje rządu. Gdy zatem w grudniu r. 1930 rząd ogłosił nowelę do omawianego dekretu, należało sądzić, że po 4-letnim namyśle spłodził dzieło poprawne, oparte na konsekwentnym planie, zbudowanym z dużem zastanowieniem co do skutków. Z finansami P. K. P. było w tym okresie już

gorzej, z finansami Państwa także. I ta okoliczność powinna była znaleźć uwzględnienie w planowej pracy rządu. Usunięto kosztowną Generalną Dyrekcję, poddano koleje bezpośredniemu zarządowi Ministra, usunięto wszystko, co było niewygodne dla czynników najbardziej miarodajnych.

Gdy jednak po roku wypadło uczynić pierwszy krok na drodze usamodzielnienia P. K. P. okazało się, że dekret już przy tym pierwszym kroku trzeba nowelizować. Brakło wszelkiego zastanowienia się co do skutków, bo skutkiem wykonania przepisów noweli musiałoby być pozbawienie Skarbu Państwa wszelkich wpływów z kolei na przeciąg 2 lat conajmniej. Wniesiono do Sejmu nowelę, ale znowu bez należytego namysłu co do tych skutków nieszczęsnych. Konstrukcja dekretu została spaczona, do budżetu Państwa wejść miały nie rzeczywiste wyniki bilansowe, ale przewidywane wyniki budżetowe. To zmieniło postać rzeczy — dano bowiem w ten sposób Sejmowi prawo ustalania przewidywanej wpłaty. Ale co zrobić, jeśli Sejm zmieni saldo ustalone przez Radę Ministrów i gdy wobec tego cały plan rozwali się w gruzy? O tem autorzy noweli nie pamiętali, skutków nie przewidzieli — wypadło zatem znowelizować nowelę zanim wogóle weszła pod obrady Sejmu. Zobowiązano tedy Radę Ministrów do odpowiedniej zmiany planu finansowego. P. K. P. tak, aby formalnie nie było sprzeczności między budżetem Państwa, a planem finansowo - gospodarczym P. K. P., który jest jego częścią istotną.

Nie sposób ukryć najgłębszego podziwu dla tej „planowej" roboty i dla tak „dużego zastanowienia się co do skutków"! Czy można było wogólności rzecz bardziej jeszcze zagmatwać i poplątać?

Gdybyż przynajmniej po tej 4-ro piętrowej nowelizacji dekretu o nieistniejącem do dziś dnia w rzeczywistości przedsiębiorstwie — gdybyż przynajmniej teraz wszystko było w porządku! Gdzie tam! Oto słusznie zauważył pos. Chądzyński, że tu nie koniec trudnościom. Rada Ministrów uchwala plan w październiku, Minister wykonywa go od stycznia, Sejm ma prawo zmienić saldo w marcu, a rząd ma w kwietniu obowiązek zmienić odpowiednio plan, który już od 4-ch miesięcy jest wykonywany!

Zdawałoby się, że jesteśmy nie przy warsztacie pracy ustawodawczej 30 miljonowego Państwa, ale na maskaradzie. Tymczasem sprawa jest prosta i nawet łatwa do zrozumienia:

Zarówno szeroki plan rządu z roku 1926, jak i nowela z r. 1930 były same w sobie rozumne, konsekwentne i zbudowane logicznie. Pomijamy w tej chwili świadomie wartość i celowość konstrukcyj, na których się oparły. Dość, że miały one i plan i duże przewidywanie skutków. Tylko sanacyjny wóz państwowy, szarpany przez ślepe konie to w tę, to w ową stronę, nie jest zdolny toczyć się w jednym, zdecydowanym kierunku. Aparat ustawodawczy nie może pracować należycie, gdyż nieobliczalne siły kreślą mu każdy rachunek w miejscach najmniej przewidywanych. Nikt nie jest pewny swojej kompetencji, nikt nie wie, gdzie go zaskoczy rozkaz czy nacisk postronny, niweczący cały jego trud i wprowadzający do stosunków prawnych i pracy organizacyjnej zamęt, nie dający się poprostu opisać.

I jeszcze jedno: Z wyjątkiem jedynie planu ogólnego z r. 1926 wszystkie inne wyczyny w dziedzinie organizacji P. K. P. służyły nie rozumnie pojętym celom tego przedsiębiorstwa, nawet nie należycie pojętemu interesowi gospodarstwa społecznego, lecz chwilowym względom ubocznym.

Nowela z r. 1930 miała umożliwić państwu pożyczkę pod zastaw kolei, gdyż skarbowi wprost nikt pożyczki dać nie chciał. Pierwsza nowela zgłoszona w czasie obecnej sesji sejmowej miała w celu papierowe załatanie deficytu budżetowego, a nowela do tej noweli potrzebna było po to, aby jako tako wyplątać się z pogmatwanej sieci sprzeczności i nonsensów.

Nawiasem mówiąc, nie tylko w tej dziedzinie spełniają koleje rolę narzędzia, używanego do urzeczywistnienia obcych im celów. O „ustępliwości" M. K. pisze otwarcie, a z przekąsem cała fachowa prasa ekonomiczna. Jest „ustępliwe" w sprawie taryf, w sprawie dostaw, w sprawie przetargów, w sprawie własnej organizacji.

Zaiste, trudno w tych warunkach bronić choćby pozorów celowości w pracach nad organizacją przedsiębiorstwa P. K. P. Zadanie p. Ministra jest niewdzięczne. Ale tupet i ignorancja lizusów, którzy w tych warunkach rozpływają się w zachwytach nad „planowością" prac rządu, zasługuje na przygwożdżenie i napiętnowanie.

PLAN FINANSOWO-GOSPODARCZY PKP. 1.IV — 31-XII-1932

II. CO NAS CZEKA?

Cyfry, figurujące w planie finansowo - gospodarczym P. K. P. na nadchodzący okres gospodarczy nie posiadają żadnego praktycznego znaczenia. Rada Ministrów uchwaliła budżet w redakcji, ustalonej w czerwcu 1931. Tymczasem pogorszyła się konjunktura tak znacznie, iż na komisji budżetowej Sejmu wypadło oszacować wpływy o 70 miljonów niżej niż to było pierwotnie przewidziane. O taką sumę obniżyć wypadło wydatki. Referent budżetu wskazał źródła pokrycia tak ogólnikowo, że na podstawie doniesień prasowych, a nawet na zasadzie djarjusza komisji sejmowej nie sposób zorjentować się w szczegółach.

Taka orjentacja jednak nie wiele by pomogła. Przedewszystkiem stwierdzić należy, że Ministrowi Komunikacji służy prawo przekraczania poszczególnych kredytów w szerokim zakresie, bo i w razie konieczności i celem osiągnięcia lepszych wyników. Następnie donieść wypada, iż p. Minister zapowiedział na Komisji budżetowej sumienne zoperowanie każdego bez wyjątku paragrafu, aby zrównoważyć saldo budżetu i wpłacić, czy to rzeczywiście, czy przynajmniej na papierze, czysty zysk do Skarbu Państwa.

W tych warunkach zastanawianie się nad cyframi kredytów rzeczowych wogóle nie ma sensu, a rozważanie kredytów osobowych, których Ministrowi przekraczać nie wolno, też nie prowadzi do celu, wiadomo bowiem, że rzeczywisty stan etatów różni się od stanu budżetowego o ilości znaczne, a niewiadome nikomu z niewtajemniczonych.

Nie mamy czasu ani ochoty bawić się w niepotrzebne nikomu przepisywanie cyfr i nie będziemy niemi zawracać głowy czytelnikom. O losie przedsiębiorstwa, któremu oddajemy pracę naszą i o doli własnej wiemy tyleż samo bez planu finansowego co i z planem. Będzie jak Bóg da i jak p. Minister Komunikacji zarządzi.

Jedynie tylko tendencje w najgrubszych zarysach dadzą się z planu finansowego wydedukować.

Taką ogólną tendencją jest, oczywiście, oszczędność jaknajdalej sięgająca w wydatkach personalnych. Ogólna cyfra etatów budżetowych spadła coprawda tylko o 7 tysięcy, ale w jednym rozdziale IVb (o czem zresztą obszerniej osobno), w pozycji etatowych zniżka wynosi 1445 etatów, z czego większość przypada na grupy X i XI. Zmniejszono kredyty na dodatki uboczne, na umundurowanie, na koszty podróży i djety, na zastępstwo chorych i urlopowanych. Uległy redukcji fundusze zasiłków na opłaty szkolne i kredyty za wynagrodzenie za prowadzenie podwójnego gospodarstwa. „Fachowi" referenci budżetowi proponowali zniesienie czy zmniejszenie premij, czemu jednak zdrowy rozsądek kierowników P. K. P. opiera się dość stanowczo. Tylko kredyty na „wynagrodzenia pieniężne i akordowe" (czytaj: remuneracje), jeśli sądzić wedle cyfr preliminarza, nie wykazują tendencyj zniżkowych. Życie jednak także tutaj poczyni zapewne oszczędności. Wzrastają wydatki na emerytury — co, oczywiście, także nie jest objawem pocieszającym.

Wybitną obniżkę zanotować należy w pozycji na pomoc lekarską,

Objaw to niepokojący, albowiem rodzi się pytanie, co tu jeszcze można zaoszczędzić i jak jeszcze pogorszyć tę sławną pomoc?

Także i fundusze na kształcenie personelu zostały obcięte.

W wydatkach rzeczowych tendencja do oszczędności nie jest ani tak powszechna, ani tak wyraźna. Słusznie zauważono w Sejmie, że koleje odnoszą się dość dziwnie do zmian w konjunkturze. Gdy kraj opływał w dostatki, gdy panowało ożywienie, a przemysł zarabiał — koleje płaciły drogo za dostawy, a tanio woziły towary. Węgiel wożono nawet w najpomyślniejszym okresie ze stratą własną. Obecnie, gdy wskutek kryzysu wszystko tanieje — koleje nie korzystają ze sposobności i utrzymują wbrew wszystkiemu ceny za dostawy na niezmienionym poziomie — no i wożą towary dalej za tanią, a często za deficytową, opłatą. Jest to jedyne bodaj przedsiębiorstwo, które ani rusz nie chce wykorzystać konjunktury, choć samo jest biedne i ledwie bokami robi. Winno tutaj nie M. K., lecz winien „nacisk" zgóry i z boku, winna klasowa polityka rządu, winny przemożne wpływy Lewiatana i znana powszechnie „ustępliwość" czynników w M. K. miarodajnych.

Pominąwszy ceny i rozmiary dostaw po największej części zbędnych wobec zastoju ruchu — zanotować należy daleko sięgające ograniczenia i to zarówno w wydatkach eksploatacyjnych, jak i inwestycyjnych. Kwoty na wymianę szyn i podkładów itd., na zakup taboru, na utrzymanie nawierzchni, na zakup nowych urządzeń — są poważnie okrojone. Z inwestycyj, po za węzłem warszawskim, pozostały bodaj tylko koleje strategiczne. O budownictwie mieszkaniowem, o innych inwestycjach w dziedzinie istotnych nawet potrzeb ekspolatacji nie ma już mowy.

Wkraczamy w okres smutny, a własne nasze perspektywy, oczywiście też wesołe być nie mogą. Mogą nas dotknąć prędzej, niż się spodziewamy, nowe ciosy, nie lżejsze bynajmniej, niż w roku ubiegłym. Niestety, bez przeobrażeń gruntownych i podstawowych, które leżą poza granicami naszej mocy i naszych możliwości — nie możemy wszystkiemu temu zapobiec.

Budżet służby parowozowej omówimy w następnym numerze „Maszynisty" dokładnie i szczegółowo.

Z RUCHU ZAWODOWEGO

WLAZŁ NA GRUSZKĘ — SIAŁ PIETRUSZKĘ...

Słaby, rozproszkowany, zupełnie bezideowy i żyjący z dnia na dzień ruch zawodowy wśród pracowników państwowych, najmniej wykazał siły odpornej wobec dążeń obozu rządzącego, zmierzającego konsekwentnie do opanowania i poddania pod swoje wpływy wszystkich objawów życia społecznego. Podczas gdy związki robotnicze oparte o ideologję socjalizmu i walki klas, stoczywszy bitwę z naciskiem naogół oparły mu się zwycięsko — proces „usanacyjnienia" związków zaw. pracowników państwowych i umysłowych prywatnych dokonał się niemal w całości.

Sanacja zdołała opanować i poddać pod swoją wyłączną komendę olbrzymią większość związków urzędniczych wszelkich dekasteryj, zyskała wpływy wśród kolejarzy i pocztowców, rozbiła niezależne centrale ruchu pracowniczego. Odkomenderowani do ruchu zawodowego wysłannicy rządzącego obozu zyskali przy pomocy aparatu administracyjnego oraz pod wpływem hojnych obietnic i przyrzeczeń liczne mandaty do Sejmu i Senatu. Stworzyli tam godną politowania w swojej bezsile „grupę pracowniczą" BB. o której „bohaterskich" wyczynach w postaci kornych próśb, aby Prezydjum BB. „raczyło uprosić" i t. d.— pisaliśmy już wielokrotnie.

Życie tymczasem było twarde a los niełaskawy. Nadszedł kryzys, a z nim konieczność redukcji budżetu. Klasowa polityka rządu związanego z wielkim kapitałem nie tylko węzłami sympatji i światopoglądu, lecz i całkiem pospolitą zależnością finansową, kazała szukać oszczędności budżetowych w uposażeniu pracowników państwowych. Posypały się tedy ciosy ciężkie, a tak dobrze nam z praktyki znane.

Niełatwą była rola owych posłów z BB., równocześnie kierowników ruchu zawodowego prac. państwowych. W Sejmie musieli milczeć. Próby choćby nawet najlojalniejszego buntu tłumiono bezwzględnie i brutalnie. W Rządzie nikt ich nie słuchał: nawet pozorów „współpracy" nie starano się zachować.

Im gorzej tedy spełniali swoje obowiązki, im gorzej wywiązywali się ze swych zadań i obietnic — tem głośniej i buńczuczniej usiłowali wykrzykiwać w swoich organach związkowych. Dla czytelników — mocne słowa krytyki poczynań rządowych, pełne trupetu i rozmachu zapowiedzi, rzekoma troska o los zrzeszonych, fałszywe współczucie i nieszczere argumenty—wobec mandato- i chlebodawców, służalcza uległość, bezsilna pokora i posłuszeństwo będące w istocie swej zdradą najświętszych i najżywotniejszych interesów pracowniczych.

Ta, aż nazbyt przejrzysta, dwulicowość nie mogła długo popłacać. To też wlokła się za owymi „działaczami" od zebrania do zebrania coraz to głębsza pogarda zrzeszonych, maskowana tu i owdzie strachem i służalczością, ocukrzona gdzieindziej pochlebstwem i przymileniem, czasem wybuchająca jawnym protestem i niekłamanem a serdecznem oburzeniem zawiedzionych i oszukanych.

Trzeba było coś temu zaradzić, coś począć. Jeśli już nic zrobić nie można—niech się przynajmniej zdaje, że coś przecie tworzy, wpływa, działa.

Z tej to palącej potrzeby zamydlania oczu nękanej nędzą masie, zrodziły się pomysły utworzenia sanacyjnej centrali pracowniczych związków zawodowych, opracowania poprawek do budżetu i t. zw. „małego kongresu" pracowników państwowych. Nie chcemy twierdzić, że nie było tam zupełnie dobrej, aczkolwiek naiwnej wiary; wierzymy, iż wśród inicjatorów, a zwłaszcza wykonawców tych przedsięwzięć byli ludzie, którzy szczerze myśleli, że to coś pomoże. Właściwi inicjatorzy jednakże, ci co wodzili na sznurku aktorów wydarzeń, które opisać zamierzamy, śmiali się w kułak z tej dobrej wiary i z tej naiwności. Życie rychło ujawniło całą jałowość owej roboty, odsłoniło jej kulisy, stwierdziło jej zupełną bezowocność.

Stworzyła się centrala związków pracowników państwowych. Weszli do niej wszyscy, którzy oddali się pod komendę sanacji jawnie lub półjawnie. A więc i SUP i pocztowcy i nasi najserdeczniejsi kolejarze (Z.U. K. Z.D.K.). S.U.S. Niżsi Funkcjonarjusze Państwowi i Nauczyciele—słowem sami swoi, posłowie i senatorzy z BB. ze sztabem swych satelistów Pocisnęli i nacisnęli gdzie należy — i „przekonali" wielu z pośród maluczkich, a przestraszonych. W ten sposób doliczyli się 14 związków i 200 tysięcy członków. Cyfra ta jest przerażającą miarą upadku samodzielnego ruchu zawodowego, jest dowodem, iż kilkunastu emisarjuszy może ujarzmić, zmusić do milczenia i posłuszeństwa wielotysięczne rzesze naiwnych, którzy oddali los swój i podstawy swego bytu w ręce niewłaściwe.

Oddychaj nosem, a nie ustami

Wciągane powietrze odbywa wtedy znacznie dłuższą drogę wzdłuż małżowin nosa i ma czas na ogrzanie się. Błona śluzowa nasyca go wilgocią. Liczne drobne włoski zatrzymują cząsteczki kurzu. Latem zbyt suche powietrze, zimą zbyt zimne, drobne stałe cząsteczki kurzu (pył węglowy, sadze, wzniecany w czasie jazdy pył), dostając się wprost do jamy gardzielowej, — działają drażniąco i szkodliwie na wrażliwą błonę śluzową, wywołują jej przekrwienie, powodują obfitą wydzielinę. Mamy do czynienia z nieżytem (katarem) gardzieli. Gdy trwa dłużej lub często się powtarza, — może w skutku wywołać nieżyt oskrzeli. Taka też błona śluzowa jest znacznie podatniejsza na działanie zarazków chorobotwórczych, a bakterja gruźlicy jest wszędobylska...

Z tych też względów, w czasie jazdy, mając prądy powietrzne przeciwko sobie, nie należy rozmawiać.

Rozpoczęło to towarzystwo pracę nad analizą budżetu. Wielki się z tego powodu zrobił huczek w prasie związkowej. Doliczono się coś 200 miljonów oszczędności — a tutaj za mało, tam znowu za dużo. Podkreślono, podsumowano — i jest 200 miljonów na poprawę bytu prac. państw.

„Spodziewamy się, że grupa pracownicza (oczywiście BB. przyp. red.) uwzględni pogląd na konieczność zmian, i, jako odzwierciadlająca poglądy sfer pracowniczych, da temu odpowiedni wyraz" — pisał jeden z „uświadomionych" organów ale spodziewał się kiepsko; nawet własny prezes i własny sekretarz od tego organu niczem nie dali wyrazu, i nie wypuścili ze siebie w czasie dyskusji budżeowej ani jednego wyrazu ani razu. Nie uczynili tego również inni posłowie — prezesi. Rząd i referenci budżetowi z ramienia BB. takimi głupstwami się nie zajmowali. W ten sposób minęła w tempie wyścigowem dyskusja w komisji budżetowej. Dosłownie ani jedna myśl (a były tam i myśli mądre) owej „komisji" wyłonionowej przez sanacyjne związki prac. państw. nie znalazła echa i oddźwięku, a cała zbożna praca poszła niestety, na marne. Tyle, że zajęła sporo szpalt w pismach związkowych i zbałamuciła na chwilę łatwowiernych.

Nie długo potem urządzono t. zw. „mały kongres" pracowników państwowych. Zwoływać członków było niebezpiecznie — djabeł nie śpi. A nuż wyrwie sią ten lub ów ze słowem niedość lojalnem lub nienależycie „pństwowotwórc em". Zwołano tedy Zarządy Główne. Zawsze to i zna się każdego uczestnika i wie się kto gdzie i jak i kontrola lepsza i odpowiedzialność łatwiejsza do ustalenia.

Zaprodukowano przed tem zebraniem kilka referatów, włożono w nie wiele pracy. Wszystkie bez wyjątku myśli i tezy były słuszne, choć ze zrozumiałych powodów umiarkowane do granic możliwości. Referat o zagadnieniach pragmatycznych (p. Sasorski) wyróżniał się trafnością i głębokością myśli, precyzją ujęcia i sformułowania. Poprostu obiema rękami można się pod tem wszystkiem podpisać.

Ale i co z tego? Jeszcze jedno pobożne życzenie uleciało w niebiosy, w górne sfery, gdzie nieprzystępny i niedostępny króluje rząd sanacyjny. B. B. zabroniło swoim posłom i senatorom uczestniczyć w tem buntowniczem zebraniu. Znowu „grupa pracownicza" nabrała wody w usta i przystojnie milczała. Może nawet z własnej woli — bo i cóż mogli oni powiedzieć choćby i swoim Zarządom Głównym; no i co mogli przytem oberwać i dosłownie i pod przenośnią? Takich lepiej nie wystawiać na kpiny i na niebezpieczeństwo. Mówili inni, dotąd jeszcze tak doszczętnie nie skompromitowani...

Reżyserzy tego przedstawienia zrobili swoje; zajęli umysły członków. Kto chce, może wierzyć, że istotnie „coś się przecież robi".

Ale tych naiwnych naprawdę szkoda... Oto polityka gospodarcza rządu świadoma swych celów, zmierzająca wytrwale do wzmocnienia kapitału i kapitalistów, z samego swego założenia wroga interesowi warstwy pracującej ma skapitulować przed dość naiwnemi i często dyletanckiemi wnioskami jakiejś tam „komisji". Oto rząd, który ciężką rękę położył na całem społeczeństwie, ma się przestraszyć głosu Zarządów tych związków, które oddawna opanował, spętał i trzyma za gardło.

Mimowoli przychodzi na myśl powiastka o takim, co to wlazł na gruszkę, siał pietruszkę, a urodziła mu się... cebula.

GROŻBA OBNIŻENIA UPOSAŻEN I ZAOPATRZEŃ EMERYTALNYCH

W ostatniej chwili, już po zamknięciu numeru otrzymaliśmy Komunikat Społecznej Ajencji Prasowej podający treść konferencji Naczelnego Komitetu Prac. Państ. z Wicemarszałkiem Sejmu pos. Polakiewiczem (BB.).

Z Komunikatu tego wynika, iż wysoce prawdopodobne jest dalsze obżenie uposażeń prac. państw., a prawie pewne znaczne obniżenie zaopatrzeń emerytalnych.

Nie mamy możności omówić bliżej ani samych wiadomości ani też obszernej motywacji podanej przez pos. Polakiewicza i zmuszeni jesteśmy odłożyć sprawę do następnego numeru.

Z miejsca jednak zaznaczamy, iż motywy podane przez p. Polakiewicza nie wytrzymują krytyki jeśli chodzi o zaopatrzenie emer. prac. kolejowych za czas służby w b. państwach zaborczych. Kolejarze lata te opłacili, a rząd otrzymał pokrycie. Okoliczność ta utrudni znacznie zamach rządowy na emerytury kolejowe.

PRAWO PRACOWNICZE

PRAGMATYKA NA CENZUROWANEM

W poprzednim numerze „Maszynisty" podaliśmy informacje o znamiennym losie projektu pragmatyki, który, opracowany swego czasu przez Z. Z. M. i Z. Z. K., uzyskał aprobatę wszystkich bez wyjątku poważniejszych Związków zawodowych, nie wyłączając sanacyjnych, wniesiony został do Sejmu, miał poparcie Centrolewu, ale uległ losowi innych, niemiłych rządowi projektów — t. j. nie doczekał się uchwalenia. Wniesiony obecnie ponownie do Sejmu przez klub P. P. S., odrzucony został przez sanacyjną większość Komisji Komunikacyjnej bez dyskusji. Musiał przejść jednak przez całą procedurę ustawodawczą i był dyskutowany na plenum Sejmu, co dało sposobność do publicznej krytyki obowiązujących przepisów pragmatycznych.

Rzecz znamienna, iż w całej tej sprawie nie mieli nic do powiedzenia sanacyjni posłowie-kolejarze, w cywilu prezesi i sekretarze, nawet generalni, różnych związków zawodowych, związanych z B. B. W. R. Gdybyż przynajmniej wystąpili otwarcie w obronie stanowiska rządu, gdybyż powtórzyli choćby to tylko, co wypisują na cierpliwym papierze dla łatwowiernych czytelników w swoich organach! Gdzież tam! Pochowali ogony pod siebie, nabrali wody w usta i nie odezwali się ani słowem. Jest to zaiste widowisko, któremu trudno dać nazwisko.

Mimo to jednak pragmatyka znalazła się na cenzurowanem. Poddał ją druzgocącej krytyce z ramienia klubu P. P. S. poseł **Piotrowski.** Nie sposób przytoczyć obszernej jego mowy w pełnem brzmieniu. Ograniczymy się zatem do streszczenia najważniejszych jej momentów:

Niezbyt pochlebnie wypadła ogólna ocena pragmatyki:

„Jeżeli chodzi o treść tych przepisów, to nie należą one bynajmniej do doskonałych z żadnego punktu widzenia. Najlepszym dowodem tego jest okoliczność, iż już w niewiele tygodni po ich opublikowaniu p. Minister zmuszony był przyznać, iż zawierają one liczne braki i że trzeba je nowelizować. Jest to jeszcze jeden przyczynek do wartości teorji, według której praca ustawodawcza Rządu ma być rzekomo bardziej kompetentna od pracy sejmowej. Doświadczenie praktyczne, którem, po dwuletnim przeszło okresie, dysponujemy, wykazało, iż uchwalona przez Radę Ministrów pragmatyka jest dziełem pełnem błędów, niedomówień i sprzeczności, przyczem jest faktem charakterystycznym, że, dziwnym zbiegiem okoliczności, owe błędy i niedomówienia wychodzą na szkodę pracowników. Wogóle pragmatyka jest owocem tych myśli i przekonań, któremi owiane są koła wyższej administracji kolejowej, odziedziczonej przez Polskę, z wątpliwą dla niej korzyścią, od państw zaborczych. Ta biurokracja starego autoramentu, czująca paniczny lęk przed naruszeniem swojej samowoli i upatrująca jedyne rozgrzeszenie dla swych własnych wad i błędów w t. zw. „wzmocnieniu autorytetu władzy" tęskni do jaknajgrubszego bata zawieszonego nad plecami kolejarza tak, jakby tą metodą można było skutecznie podnieść sprawność służbową olbrzymiego przedsiębiorstwa kolejowego. Nie jest wolna pragmatyka pozatem od celowej złośliwości w stosunku do pracowni-

ków, czego już z żadnego punktu widzenia usprawiedliwić nie sposób.

Co do źródeł swojego pochodzenia i sposobu zredagowania jest ona doć bezkrytycznym zlepkiem postanowień zapożyczonych częściowo z t. zw. pragmatyki urzędniczej, częściowo z dawnej pragmatyki kolejowej austrjackiej, częściowo zaś z postanowień przepisów służbowych b. drogi warszawsko - wiedeńskiej z dodatkiem nielicznych postanowień, stanowiących własny pomysł autorów. To mixtum compositum nie odznacza się bynajmniej ani konsekwentną myślą ustawodawczą, ani też poprawnością w szczegółach".

W dalszym ciągu swej mowy poseł Piotrowski omawiał sposób stosowania przepisów pragmatycznych w praktycznem życiu, poruszając szereg spraw o doniosłem znaczeniu.

Oto jego opinja o t. zw. **odszkodowaniach:**

„§ 37 pragmatyki przyznaje władzom przedsiębiorstwa P. K. P. prawo nakładania na pracowników obowiązku zwrotu szkody, wyrządzonej przez czynność służbową. Stwarza to sytuację wręcz niesłychaną: Oto poszkodowany sam, zapomocą własnych swoich organów ma prawo ustalić, czy mu się szkoda stała, kto tę szkodę zawinił i jak ona jest wysoka, a czyni to, korzystając z władzy służbowej, która mu służy nad własnemi pracownikami. Dalej sięgającej kompetencji i bardziej paradoksalnej sytuacji, z punktu widzenia praworządności i bezstronności orzecznictwa, nie można już było chyba stworzyć. Na straży należytego wykonania tych uprawnień stoją coprawda szczegółowe postanowienia owego § 37, które dają pracownikowi szereg praw, w szczególności pozwalają mu na obecność przy dochodzeniach, dają prawo badania aktów, przesłuchiwania świadków, biegłych i t. p. Pozatem istnieje postanowienie, umożliwiające pracownikowi odwołać się od decyzji ostatniej instancji administracyjnej do Sądu w drodze t. zw. skargi ustalającej. Łagodziłoby to, teoretycznie rzecz biorąc, do pewnego stopnia owo niesłychane prawo przedsiębiorstwa P. K. P. do odgrywania roli sędziego we własnej swojej sprawie. Od czegóż jednakże pomysłowa praktyka organów administracji kolejowej? Przepisy o sposobie postępowania przewidziane w § 37 są stale i notorycznie pomijane, a pracownik niema możności korzystać z przysługujących sobie w tej dziedzinie praw. Gdy na zasadzie takiego, nieformalnego postępowania nałożony zostanie na pracownika obowiązek zwrotu szkody i gdy pracownik odwoła się od decyzji Dyrekcji do Ministerstwa, powołując się na pominięcie jego praw, wówczas pomysłowa administracja chowa poprostu odwołanie pod sukno i w ciągu długich miesięcy wogóle nie udziela nań odpowiedzi. W ten prosty sposób pracownik pozbawiony jest możności odwołania się do Sądu, skoro odwołanie takie przysługuje mu dopiero od orzeczeń Ministerstwa Komunikacji, na które jednakże doczekać się nie może".

O czasie służby, listach starszeństwa i awansach:

„Jednym z najbardziej charakterystycznych paragrafów obowiązującej pragmatyki, wskazującym na małą kompetencję ustawodawczą jej autorów, jest § 12, o którym sami autorzy nie wiedzą, co ma wogóle oznaczać i jak go należy rozumieć. Mętna i niejasna redakcja tego paragrafu traktującego o ustalaniu t. zw. „czasu służby" nie dała się należycie wyjaśnić drogą obszernych rozporządzeń wykonawczych M.K. Wskutek tego zahamowana została na całej linji praca nad ustalaniem list starszeństwa, co stanowi dotkliwą lukę w uporządkowaniu stosunków personalnych na P. K. P. Dawne przepisy o listach starszeństwa przestały obowiązywać, nowe nie mogą być dotąd wykonane, wobec czego starszeństwo personelu wisi w powietrzu. Dokonywa się tymczasem awansów, przydziela się służbę i t. p. w sposób najzupełniej dowolny bez należytej podstawy, którą stanowić powinny listy starszeństwa. W związku z tą kwestją znajduje się postanowienie uzależniające awans pracownika w pierwszej linji od dowolnego uznania władzy, a więc z wyeliminowaniem elementów rzeczowych, nawet z zupełnem wyeliminowaniem jawnej kwalifikacji służbowej pracownika. Ministerstwo Komunikacji w wykonaniu pragmatyki zaleca uwzględniać w pierwszej linji wybitne zdolności, takt, energję, inicjatywę i tem podobne piękne rzeczy, które, podsumowane, składają się na pojęcie **protekcji**, wyzyskiwanej zresztą, zgodnie z panującym obecnie systemem do faworyzowania rozmaitych instytucyj sanacyjnych, jak: Kolejowe Przysposobienie Wojskowe, Strzelec lub też nawet wprost partja B. B. Natomiast istotne kwalifikacje, jawnie ustalone w przeznaczonem na ten cel postępowaniu, a nadto starszeństwo służbowe, dotąd nieustalone z powodu nieodpowiedniej redakcji pragmatyki, bywa stale pomijane".

Najwięcej stosunkowo uwagi poświęcił poseł Piotrowski zagadnieniom **odpowiedzialności służbowej** (część V pragmatyki) i **stałości stosunku służbowego**, usuniętej zupełnie przez sposób stosowania postanowień § 125 i 126 pragm. Streszczenie jego wywodów na wskazane wyżej tematy podamy w następnym numerze „Maszynisty".

ODRZUCENIE PROJEKTU PRZEPISÓW EMERYTALNYCH

Losy opracowanego przez Związki projektu pragmatyki podzielił również projekt przepisów emerytalnych.

Opracował go w jesieni r. 1929 Związek Z. K. P. i uzgodnił go ze związkami Z. Z. M. i Z. Z. K. poczem wniesiono go do Sejmu. Rząd nie dopuścił do dyskusji nad nim — wobec czego klub P. P. S. wniósł go obecnie ponownie. Znanym sposobem odrzucono go bez dyskusji. Sanacyjni posłowie — kolejarze milczeli aczkolwiek projekt zawierał sporo postanowień korzystnych i polepszających wybitnie dolę emerytów.

Oto znak czasu!

GŁOSY CZYTELNIKÓW

O KRYZYSIE GOSPODARCZYM

Przesilenia czyli kryzysy są zjawiskiem tak starem, jak sam kapitalistyczny system wytwarzania dóbr. Zaobserwowano je dokładniej po raz pierwszy pod koniec XVIII wieku w związku z wprowadzeniem maszyn do przemysłu włókienniczego w Anglji. Odtąd powtarzają się one często i wracają z taką regularnością, iż należy je uznać za konieczne następstwo obecnie panującego ustroju gospodarczego.

Także i nasze pokolenie kilkakrotnie już miało możność obserwowania kryzysów i odczucia na sobie ich skutków. Mimo to żaden z poprzednich kryzysów nie wzbudził tak szerokiego zainteresowania wśród społeczeństwa, jak właśnie kryzys obecny. I nic dziwnego: obecny kryzys jest cięższy, niż którykolwiek z jego poprzedników. Jest niezwykle długotrwały i głęboki; a co najważniejsze, różni się od kryzysów poprzednich nietylko rozmiarami i natężeniem, lecz samą swoją istotą. Nie jest to już chwilowe tylko załamanie fali pomyślności gospodarczej, lecz organiczna choroba samego ustroju ekonomicznego.

O skutkach kryzysu w dziedzinie naszych uposażeń i wogóle podstaw naszego bytu pisaliśmy wielokrotnie. Obecnie zamieszczamy nadesłane nam uwagi kol. **Czesława Nowickiego** z Poznania, który ujmuje zagadnienie na tle ogólnym, usiłując dać analizę przyczyn kryzysu i wskazuje słuszne w założeniu środki zaradcze. Oto niektóre z jego uwag:

„Przesilenie tkwi w samej istocie kapitalistycznego systemu wytwarzania dóbr, polegającego na pokrywaniu zapotrzebowania społeczeństwa przez kapitalistycznych wytwórców. O rozmiarach wytwórczości decyduje spekulacja, nie zaś należyte przewidywanie zapotrzebowania. Zbyt obfita wytwórczość nieprzystosowana należycie do rzeczywistej siły nabywczej społeczeństwa prowadzi prostą drogą do nadprodukcji, a w dalszej konsekwencji do załamania konjunktury i wszystkich ujemnych skutków z kryzysem połączonych. Zdrowie społeczeństwa, podobnie jak zdrowie każdej żywej istoty wymaga należytej równowagi między produkcją a spożyciem. Przesilenia pojawiające się z coraz to bardziej rosnącem natężeniem, czynią okropne spustoszenia w życiu społecznem. Rodzi się stan niepewności jutra, szerzy się nieubłaganie straszliwa nędza coraz to większych mas pracującego ludu. Bankrutujący kapitalizm nie ma już na to rady ani ratunku".

„...Rozwój techniczny oraz postęp w metodach organizacji pracy zaszedł tak daleko, że można już dziś zaspokoić wszystkie potrzeby społeczeństwa przy normalnym, 6-ciogodzinnym, dniu roboczym. Tymczasem utrzymuje się nadal czas pracy dłuższy i nie ustaje tendencja do przedłużania go gdzie tylko i ile tylko się da. — To jedna strona medalu.

„Druga — to niedostateczny wzrost stopy życiowej. Korzyści, płynące z postępu technicznego winny być udostępnione całej ludzkości. Tymczasem korzysta z nich nieliczna tylko garstka kapitalistów".

„Kapitalizm wywołał niepewność jutra, ucisk, upośledzenie, poniżenie człowieka do roli i znaczenia maszyny. Cechuje go ustawiczny wyzysk, który jest jego istotą i bez którego kapitalizm przestałby być sam sobą".

W plastycznych obrazach maluje autor straszliwe skutki przesilenia, wywodzi przekonywująco o prawie człowieka do pracy i utrzymania, poczem przechodząc do środków zaradczych, pisze:

„Podział dochodu społecznego jest z wielu względów niesprawiedliwy. To też oddawna szuka ludzkość lepszych sposobów rozwiązania tego naczelnego problematu ekonomji społecznej. Wyjście z obecnej, ze wszechmiar tragicznej i beznadziejnej sytuacji jest jedno tylko: zmienić zasady podziału dochodu społecznego, usunąć źródło złego, udostępnić wszystkie dobra klasie pracującej. Tu tkwi założenie walki klas i w walce tej ustawać nie można. Zdobycie lepszego jutra, wyzwolenie warstwy pracującej z pod ciężaru przygniatającej ją nędzy i niesprawiedliwości — oto idea kierująca naszemi poczynaniami.

„Nie można ani zwalczać, ani potępiać postępu technicznego, trzeba jednakże sprawić, aby stać się nie przekleństwem, jak dotąd, lecz błogosławieństwem dla klasy pracującej. Zadaniem postępu jest dopomagać ludzkości w walce o byt z siłami przyrody. Aby się to stać mogło, należy usunąć system, w którym postęp techniczny jest z jednej strony źródłem zysku dla nielicznych jednostek, z drugiej zaś strony narzędziem ucisku i wyzysku pracy ludzkiej".

Żałując, iż z powodu braku miejsca nie możemy przytoczyć wywodów Szan. Autora w całości, wyrażamy nadzieję, że jego przykład zachęci naszych czytelników do podobnej wymiany myśli z Redakcją na aktualne obecnie tematy.

Z HIGJENY PRACY

ŻYLAKI.

Lekarz, względnie często, stwierdza u maszynistów **żylaki** na nogach. Obok płaskiej stopy jest to dość częste cierpienie u mężczyzn, wykonywujących swą pracę zawodową w pozycji stojącej i nieruchomej. Krwiobieg w żyłach kończyn dolnych w pozycji stojącej ma do przezwyciężenia duże stosunkowo opory. Normalnie przepychanie słupa krwi żylnej wspomagane jest przez ruchy mięśni kończyn dolnych podczas chodzenia. Przy długotrwałem staniu zmęczone mięśnie wiotczeją, ściana naczyniowa nie jest przez nie wspomagana. Zwolniony krwiobieg workowato rozpycha ściany naczyń. Z biegiem czasu rozszerzenia żylne powiększają się. Żylaki stają się coraz większe. Krew jest coraz bardziej zastoinowa. Coraz gorzej odżywia ona tkanki. Na tle gorszego odżywiania skóry tworzą się **wrzody podudzia**. Źle odżywiana skóra stwarza bardzo trudne warunki gojenia się i jeżeli nie żylaki, to cierpienie następcze — wrzody podudzia w znacznym stopniu pomniejszają zdolność do pracy.

Żylaki trzeba leczyć.

Dobre wyniki daje zabieg operacyjny. Lekarze stosują odpowiednie zastrzyki.

Ale tworzeniu się żylaków należy zapobiegać.

Przy wykonywaniu pracy w pozycji stojącej, co pewien czas wykonać należy kilka ruchów, zginających nogę w kolanie, aby pobudzić krwiobieg.

Bardzo sprzyjają powstawaniu żylaków okrężne podwiązki, paski górne w butach z cholewami, ściąganie tasiemkami u dołu spodni (do długich butów) i kalesonów.

Nie krępujcie krwiobiegu okrężną zaporą. Wykonywując pracę w pozycji stojącej, — uwolnijcie nogi z krępujących więzów.

KOLEJE W POLSCE

NIESPODZIEWANA KONKURENCJA.

Pan Minister Komunikacji inż. Kühn stwierdził na Komisji budżetowej Sejmu, iż z kolejami konkurują już nietylko samochody ciężarowe i autobusy, ale, o dziwo, także i poczciwe z pozoru i proste furmanki, ciągnione przez całkiem zwyczajne konie. Wskutek spadku cen koni i wielkiej liczby bezrobotnych potworzyły się stałe linje komunikacyjne furmanek, obsługujące szlaki długości nawet 120 kilometrów. Mogą one dokonywać przewozów za tak niską cenę, że konkurencja z niemi jest nie możliwa nie tylko już dla kolei, ale nawet i dla samochodów.

Zdawałoby się, że kolej żelazna, której stulecie obchodziliśmy niedawno, zadała cios stanowczy wszelkim przeżytkom minionej przeszłości. Tymczasem katastrofalny kryzys ekonomiczny, fałszywa polityka gospodarcza rządu i obciążanie kolei szeregiem uciążliwych świadczeń na rzecz przemysłu górnictwa i t. d. powołały z powrotem do życia zamarłe jak się zdawało, środki komunikacji. Świecimy łuczywem lub łojem, słodzimy mlekiem, wozimy towary furmankami, pijemy samogonkę, palimy machorkę własnego chowu—niedługo będziemy jeździli, jak za dawnych dobrych czasów, dyliżansami.

KOLEJE ZAGRANICĄ

OŚMIOGODZINNY DZIEŃ PRACY NA KOLEJACH HISZPAŃSKICH.

Nowy, republikański rząd w Hiszpanji wprowadził na kolejach ścisłe stosowanie 8-mio godzinnego czasu pracy, bez względu na to jaką pracę gpracownik w czasie tym wykonywa. W ten sposób odpadły stosowane dotychczas, podobnie jak i w Polsce t. zw. „współczynniki".

Donosząc o tem podaje „Inżynier kolejowy" (Nr. 2.1932), iż te zarządzenie nakłada na Zarządy kolei nowe ciężary i że wobec tego wystąpiły one ze stosownym protestem. Protest ten odniósł skutek o tyle, iż podobno dotychczasowy stan rzeczy będzie nadal „milcząco tolerowany".

Mimowoli nasuwa się porównanie z naszymi stosunkami. U nas obowiązuje od r. 1919 ośmiogodzinny dzień roboczy również bez względu na rodzaj zajęcia. Mimo to rozp. M. K. z r. 1920 wprowadziło „współczynniki" wbrew istotnej treści i właściwym intencjom ustawy. I ten stan rzeczy jest „milcząco tolerowany" od lat 12, przyczem jest znamiennem, iż w Hiszpanji rząd stoi na straży ustawy, a łamią ją prywatni przedsiębiorcy, a u nas jest akurat odwrotnie, co więcej nawet ten „współczynnikowy" czas pracy jest teorją, bo w praktyce bywa systematycznie przekraczany.

WAGONY PIĘTROWE KOLEI FRANCUSKICH.

Oddawna w podmiejskim ruchu kolejowym w okolicach Paryża używane były wagony piętrowe na kolejach Północnej, Wschodniej i Zachodniej. W pewnych wypadkach wehikuły te nie posiadały wcale boków na piętrze, co czyniło je niewygodnemi.

Obecnie, dzięki elektryfikacji, wprowadzeniu do eksploatacji wagonów metalowych, i zastosowaniu w ruchu podmiejskim specjalnego systemu eksploatacji (jazda w obu kierunkach bez odczepiania parowozu) — Koleje Północna i Państwowa (Zachodnie) zrezygnowały z wehikułów wspomnianego typu, które pozostały jednak na kolei wschodniej.

Wagony piętrowe nadają się doskonale do masowych przewozów. Wagony te bowiem mieszczą 40 podróżnych w 4 przedziałach dolnych i 40 w 5 przedziałach na piętrze — ważą tylko po 14 tonn w

stanie próżnym, przy długości około 8 m. między zderzakami.

Najdłuższy pociąg podmiejski składa się z 19 takich wagonów, mieszczących 1520 osób i waży 266 tonn, co wynosi 177 kg. na pasażera.

Praktycznie liczba ta wypada jeszcze mniejszą, gdyż pociąg może pomieścić koło 2000 pasażerów.

Tabor ten utrzymywany jest w należytym porządku, dobrze oświetlony i ogrzewany i pracuje zupełnie zadawalająco, pomimo to, że poszczególne jego jednostki liczą nieraz 35 lat. (Koil Gaz. Nr. 26—31 r.). („Inżynier Kolejowy" Nr. 2 (1932).

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO

Dnia 4 i 5 lutego b. r. odbyło się w Warszawie, w lokalu Centrali, zwyczajne posiedzenie Zarządu Głównego naszego związku przy współudziale wszystkich członków Zarz. Gł., oraz Głównej Komisji Rewizyjnej.

Porządek obrad obejmował: 1) **sprawy postulatowe,** m. in. sprawy etatów i awansów, planu finansowo-gospod. PKP., skrócenia czasu pracy i dodatku funkcyjnego; 2) **sprawy organizacyjne,** m. in. zmiany w ilostanie członków organizacji biura Centrali, wyjaśnień do statutu, regulaminu Sądów koleżeńskich, maksymalnego wieku dla kandydatów na członków, 3) **sprawy dyspozytorów,** a w szczególności sprawę ryczałtu i 4) **sprawy finansowe,** m. i. sprawozdanie finansowe Prezydjum za ostatni okres gospodarczy, bilans za rok 1931, wypłaty z K. O. E., ponadto zaś 5) sprawozdanie Głównej Komisji Rewizyjnej i 6) wnioski Prezesów Okręgów.

Zarząd Główny wysłuchał na wstępie sprawozdania Prezydjum z działalności w sprawach postulatowych za okres od ostatniego plenarnego posiedzenia Zarz. Gł. Szczególną uwagę poświęcono sprawie **obniżki dodatków godzinowego i kilometrowego.** Stwierdzono, iż powodem tej obniżki był niepomyślny stan finansowy P. K. P., wymagający wszelkich możliwych oszczędności. Tendencja oszczędnościowa jest tak mocna, iż nie udało się jej przełamać. W obecnych warunkach za sukces uznać należy okoliczność, że obniżka nastąpiła dopiero od stycznia 1932, nie zaś od lipca 1931, jak to było pierwotnie zamierzone, oraz, że wyniosła ona tylko 10%. Aczkolwiek zarówno Prezydjum, jak też i opinja ogółu członków uważa obniżkę za krzywdzącą i nieusprawiedliwioną, nie mogliśmy w obecnych warunkach politycznych i organizacyjnych ani znaleźć, ani zastosować skutecznych sposobów przeciwdziałania. W tym względzie podkreślić należy pewne niedociągnięcia w akcji protestacyjnej W terminie przewidzianym nadeszło do Prezydjum zaledwie 16 protestów na 99 kół. Objaw ten jest pożałowania godny: przerzuca on całą odpowiedzialność za taktykę Związku w obecnych, nad wyraz ciężkich czasach na Zarządy Kół, które zadania swego należycie spełnić nie mogły, czy też nie umiały.

W sprawie **etatów i awansów** sytuacja jest nad wyraz trudna już obecnie. Awanse są wprawdzie uruchomione i zdarzają się tu i ówdzie wypadki ich udzielania. Jednakże polityka personalna Dyrekcyj K. P. otoczona jest ścisłą tajemnicą, tak, że nie wiadomo, komu i gdzie, a zwłaszcza na jakiej podstawie, awans będzie udzielony. Poufne wiadomości, zebrane w Okręgach, nie uprawniają do optymizmu i zdają się wskazywać z jednej strony na tendencję do pomijania służby parowozowej w awansach, z drugiej zaś strony na stosowanie przy wyborze kandydatów przedewszystkiem protekcji i to przeważnie politycznej. Jeszcze poważniejszych trudności spodziewać się należy po dniu 1.IV. 1932. Plan finansowo - gospodarczy P. K. P. przewiduje poważną obniżkę etatów w rozdziale IV. B (służba parowozowa). Obniżka ta (o której bliżej mówimy w artykule p. t. „Plan finansowo - gospod. P. K. P.") nakazuje żywić poważne obawy o los służby parowozowej i liczyć się z niespotykaną dotąd w takich rozmiarach redukcją personelu. Prezydjum wystąpiło do M. K. z prośbą o wyjaśnienia i oczekuje ich w czasie najbliższym. Ponadto usiłowano za pośrednictwem Sejmu zarówno wyjaśnić sytuację, jak też i zapobiec nieobliczalnym wprost następstwom redukcji. Zabiegał o to energicznie Klub PPS. jednakże bezskutecznie z uwagi na sanacyjną większość, która wszelkie tego rodzaju wnioski z zasady odrzuca.

Plan finansowo - gospod. PKP., na okres od 1.IV do 31.XII 1932 referował doradca prawny Zw. p. Dr. Żuniak. Streszczenie obszernych jego powodów podajemy osobno w specjalnych artykułach, omawiających budżet P. K. P.

W sprawie **skrócenia czasu pracy na pociągach pośpiesznych** w myśl uchwały ostatniego Walnego Zjazdu Prezydjum wdrożyło już akcję przygotowawczą. Sprawa ta nie daje się traktować osobno bez oparcia o zagadnienie stosowania obowiązujących przepisów o czasie pracy wogóle. Celem zgromadzenia materjału statystycznego, bez którego należyte postawienie sprawy wobec M. K. jest niemożliwe, Prezydjum umieściło w Nr. 1 „Maszynisty" z r. 1932 dosłowny tekst obowiązujących w tej dziedzinie przepisów, pozatem zaś rozpisało do kół ankietę, której treść Zarząd Główny zatwierdził. Punkt ciężkości zagadnienia spoczywa obecnie w Zarządach Kół, których obowiązkiem jest odpowiedzieć na ankietę szczegółowo i w czasie wskazanym.

Dłuższa dyskusja wywiązała się nad sprawą **dodatku funkcyjnego,** którego domagał się również ostatni Walny Zjazd Delegatów. Stwierdzono przedewszystkiem, że uchwała Zjazdu nie precyzuje należycie samego postulatu, którego realizacja w ramach obowiązującego ustawowo systemu płac napotyka na nieprzezwyciężone trudności. Powstają pozatem wątpliwości czy chwila obecna nadaje się do wysuwania podobnych żądań. Zarząd Główny doszedł do wniosku, iż wysunięcie tego postulatu w chwili obecnej nie tylko nie może dać wyników dodatnich lecz przeciwnie, mogłoby wyjść na szkodę pomocnikom masz. Wobec tego postanowiono odłożyć tę sprawę aż do zmiany konjunktury.

W sprawach organizacyjnych Zarząd Główny wysłuchał referatu kol. Sekretarza Gen. o zmianach i ilostanie członków, przyczem stwierdzono normalny rozwój organizacji w granicach możliwości uwarunkowanych polityką personalną P. K. P. Poruszano sprawę **członków zalegających** z opłacaniem składek i omawiano sposoby właściwej i celowej propagandy organizacyjnej.

Prezydjum zawiadomiło Zarząd Główny o częściowej reorganizacji biura Centrali i pracy w Redakcji „Maszynisty". Reorganizacje są wynikiem dążeń do usprawnienia i uproszczenia pracy, jeśli zaś chodzi o nasz organ związkowy — celem jest urozmaicenie i pogłębienie jego treści.

Na zasadzie referatu doradcy prawnego Zw. Zarząd Główny rozpatrzył projekt nowego **Regulaminu Sądów Koleżeńskich,** który uchwalono jednogłośnie po wprowadzeniu drobnych zmian.

Przy sposobności omawinia **spraw dyspozytorów** kol. Lisowski poruszył sprawę ryczałtów dla maszynistów — instruktorów w DOKP. Kraków. Prezydjum wyjaśniło, iż zagadnienie związane jest z zamierzoną reorganizacją Oddziałów Mechanicznych i że wyjaśnienie sytuacji winno nastąpić już w czasie najbliższym.

W drugim dniu obrad dyskutowano nad **zagadnieniami finansowemi.** Przyjęto do wiadomości sprawozdanie Prezydjum z działalności w tej dziedzinie za okres ostatni, poczem zajęto się zagadnieniem gospodarki tych kół i okręgów, które administrując poszczególnemi częściami majątku związkowego, wydatkują różne sumy na własną rękę i bez zgody Centrali, żądają natomiast zwrotu poniesionych kosztów. W związku z tem zagadnieniem wypłynęła sprawa rozrachunku pomiędzy Centralą a poszczególnemi kołami względnie okręgami z tytułu dochodów z nieruchomości, a w szczególności zaś z domu Zw. we Lwowie. Uchwalono, iż Zarządy Kół względnie okręgów obowiązane są

przekazywać Centrali dochody z majątku związkowego z początkiem każdego miesiąca, pozatem zaś postanowiono, iż Kasa Centrali pokrywać będzie koszty wszelkich inwestycyj tylko wówczas, jeśli zostaną dokonane za uprzednią zgodą Prezydjum.

W sprawie wypłaty odpraw emerytalnych zwolnionym z §§ 125 i 126 po szczegółowej dyskusji nad treścią obowiązującego w tym względzie regulaminu postanowiono: 1) zgodnie z brzmieniem regulaminu wstrzymać wypłatę odprawy wszystkich, którzy odnoszą się do N.T.A. ze skargą na decyzję o wydaleniu, 2) wobec nasuwających się wątpliwości przekazać decyzję co do wypłaty odpraw zwolnionym z §§ 125 i 126 każdorazowo Zarządowi Głównemu.

Zarząd Główny zatwierdził następnie koszty **pomocy prawnej dla kol. Rydzewskiego** (katastrofa pod Sobolewem) które, łącznie z zapomogą suspendecyjną wynoszą dotąd 4.900 zł., poczem, po wysłuchaniu sprawozdania Głównej Komisji Rew., **zatwierdzono jednogłośnie bilans za r. 1931.**

Po załatwieniu drobnych spraw oragnizacyjnych posiedzenie po dwudniowych obradach zamknięto.

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 2.I.32. — w M. K. w sprawie par. Kielce — kol. kol. **Komorowski, Siadak.**

Dn. 4.I.1932 — w M. K. w sprawie awansów oraz biletów dla członków Zarządu Głównego — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Siadak.**

Dn. 5.I.1932 — w M. K. w sprawie kol. kol. Gusa, Gliesego, Modrakowskiej, Rutkowskiej, Szwarca oraz w sprawie umundurowania w Dyrekcji Krakowskiej — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Spyt, Sobczak, Hernet.**

Dn. 8.I.1932 — w M. K. w sprawie biletów dla członków Zarządu Głównego — kol. kol. **Borkowski, Siadak.**

Dn. 9.I.1932. — w M. K. w sprawie etatów i awansów, kol. **Borkowski,** w sprawie kol. Kosickiego, Gusa, Mroza, w sprawie starszeństwa slus.-kand. w Dyr. Wileńskiej—kol. **Komorowski.**

Dn. 9.I.31. — w Oddziale Sanitarnym D. O. K. P. Warszawa w sprawie kol. Kopfa — kol. **Borkowski.**

Dn. 11.I.32 — w M. K. w sprawie budżetu na r. 1932 — kol. **Borkowski.**

Dn. 12.I.1932 — w M. K. w sprawie biletów dla członków Zarz. Gł., etatów i awansów, odczepianie parow. przez pomocników w DOKP. Radom, zwolnionych z §§ 125, 126 pragmatyki, w sprawach osobistych kol. kol. Ruszczyńskiego, Milewskiego, Gliesego, Stylli i innych — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

Dn. 13.I.1932 — w M. K. w sprawie zaliczenia 15 m. za przetoki w DOKP. Poznań oraz w sprawie biletów wolnej jazdy — kol. kol. **Komorowski, Siadak.**

Dn. 19.I.32 — w M. K. w sprawie awansów — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

Dn. 26.I.1932 — w M. K. w sprawie komornego dla Piotrkowa — kol. **Borkowski.**

Dn. 29.I.32 — w DOKP. Wilno w sprawach organizacyjnych — kol. kol. **Borkowski, Schabowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 12.I.1932. — Konferencja w sprawie centr. ogrzewania we Lwowie — p. Inż. Rodakowski, kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Siadak, Lisiewicz, Dr. Żuniak.**

Dn. 17.I.31. — Zebranie Koła Inowrocław — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 19.I.32. — Zebranie Koła Tarnowskie Góry — kol. **Siadak.**

Dn. 22.I.32. — Zjazd Okręgu Gdańskiego— kol. kol. **Borkowski, Hernet.**

Dn. 24.I.32. — Zebranie Koła Sarny — kol. **Komorowski.**

Dn. 27.I.32. — Zebranie Koła Siedlce — kol. **Siadak.**

Dn. 28.I.32. — Zebranie Koła Jarocin — kol. **Lisiewicz.**

NASZA OPOZYCJA

WYROK NA REDAKTORA „GŁOSU MASZYNISTY".

Dnia 21 stycznia 1932 r. rozpatrywał Sąd Okręgowy w Warszawie sprawę redaktora odpowiedzialnego „Głosu Maszynisty" t. zw. „organu" B. B. Z. M. **Stanisława Czajki** z oskarżenia członków naszego Związku kol. **Gawełka i Dolińskiego.** Przedmiotem oskarżenia były ordynarne obelgi rzucone pod adresem wymienionych kolegów.

Mimo, iż sprowadzony na sprawę w charakterze świadka **Pilecki** straszył Sąd Międzynarodówką, zapadł wyrok skazujący Stanisława Czajkę na **miesiąc bezwzględnego aresztu** oraz na zapłatę odszkodowania po 10 gr. od każdego rozpowszechnionego egzemplarza owego „czasopisma".

Tak więc, śladem Pileckiego, z kolei i Czajka ma przed sobą perspektywę zasłużonej kozy. Rzuca to jaskrawe światło na metody, któremi posługuje się „opozycja" w walce z naszą organizacją.

W imieniu oskarżycieli występował stały nasz obrońca adw. **Wacław Zaczyński.**

GDZIE SIĘ PODZIAŁ PREZES?

Na Walnym Zjeździe B. B. Z. M., jedynym o którym wieści dotarły do wiadomości publicznej został obrany prezesem p. Idzi Burlaga z Poznania. Od pewnego czasu ukazujący się przygodnie „Głos Maszynisty" nic nie wspomina już o własnym prezesie. Zdumieni czytelnicy dowiadują się natomiast, iż „nastał" czy też „urodził się" nowy prezes, Ignacy Pilecki z Warszawy.

Zachodzi niepokojące pytanie co się stało z prezesem I. Burlagą?

Ponieważ interesuje nas to bardzo, rozpisujemy konkurs publiczny. Za najściślejszą odpowiedź **wyznaczamy nagrodę zł. 10 (słownie złotych dziesięć).**

POZEGNANIE KOL. KWAŚNIEWSKIEGO

Masz. — instruktor kol. Kwaśniewski Paweł przeszedł ostatnio w stan spocynku po wieloletniej pracy kolejowej. Poświęcił się swemu zawodowi już od lat najmłodszych. Ukończywszy szkołę techniczną b. drogi żelaznej Warszawsko—Terespolskiej w r. 1889, rozpoczął praktykę kolejową, rychło, obrawszy sobie zawód maszynisty parowozowego. Przechodząc przez wszystkie stopnie karjery maszynisty był pomocnikiem, samodzielnym kierownikiem parowozu, następnie zaś maszynistą — instruktorem i pomocnikiem nacz. Oddziału Mech. Po upaństwowieniu b. drogi Warszawsko — Terespolskiej oparł się pokusie wyjazdu do Rosji, gdzie mu proponowano korzystne miejsce i pozostał w kraju, biorąc czynny udział w życiu społecznem ówczesnych pracowników kolejowych.

Powróciwszy z ewakuacji rozpoczął służbę na P. K. P. i pełnił ją ostatnio na stanowisku maszynisty — instruktora. Na tym posterunku dał się poznać z wybitnych zalet umysłu i charakteru i zjednał sobie powszechny szacunek. Oddawał się pracy społecznej na niwie spółdzielczej jako czynny działacz spółdzielni budowlano - mieszkaniowej w Zielonce. Był niezłomnie wiernym członkiem naszej organizacji.

Z okazji przejścia w zasłużony wieloletnią pracą stan spoczynku, składamy mu serdeczne życzenia długich lat życia w zdrowiu i pomyślności.

PODZIĘKOWANIA

Zarządowi Związku Maszynistów, oraz p. Dr. Żuniakowi za prowadzenie sprawy mojej składam serdeczne podziękowanie.

Józef Milewski
par. Kutno.

***

Wszystkim Kolegom Męża mojego ś. p. **Arendta** Czesława, par. Poznań — którzy oddali ostatnią posługę w pogrzebie — składa najserdeczniejsze podziękowanie **Żona.**

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. **Wacław Siadak.** Odbito w Drukarni „Robotnika", Warecka 7